

Emlékeztető a 2010. 09. -én
a kismagasságú katonai folyosók kijelölésének véglegesítése
tárgyában végrehajtásra került megbeszélésről

Megbeszélés helyszíne: MH Pápa Bázisrepülőtér, Pápa
 Jelen voltak: A csatolt jelenléti ív szerint

Az adminisztrációs tájékoztatót követően a megbeszélést Sáfár Albert ezredes, a Magyar Honvédség Összhaderőnemi Parancsnokság (a továbbiakban: MH ÖHP) Légierő Hadművelési és Kiképzési Főnökség (a továbbiakban: LEHKF) főnöke nyitotta meg. Megnyitó beszédében elmondta, hogy a folyosók megléte elengedhetetlen a Gripen kiképzés maradéktalan végrehajtásához. Megkérte a jelenlévőket, hogy javaslataikkal, észrevételeikkel segítsék elő a munkát. Kiemelte, hogy Magyar Honvédség (a továbbiakban: MH) a végrehajtandó katonai repülési végrehajtását szem előtt tartva nem, vagy csak minimálisan szándékozik korlátozni. A MH elve továbbra is a „Repülni és repülni hagyni” elv.

A megnyitót követően a Nehéz Légiszállító Ezred (a továbbiakban: HAW) képviselője Brian Nicosia őrnagy tartott előadást a C-17 repülőgép képességeiről. Előadásában külön kitért a C-17 navigációs képességeire, különös tekintettel a kismagasságú repülési feladatok végrehajtása során.

Kérdésként merült fel, hogy a HAW jelenleg, hol hajtja végre az ilyen jellegű feladatokra vonatkozóan az alapkiképzést, illetve hány óra szükséges a jártasság fenntartásához. Válaszul elhangzott, hogy az alapkiképzés alapvetően az Egyesült Államokban kerül végrehajtásra. A jártasság fenntartásához ez repülésenként fél órát jelent, heti egy alkalommal. Havi lebontásban ez 2 órás igénybevételként jelentkezik.

A következő előadást a MH 59. Szentgyörgyi Dezső Repülőbázis (a továbbiakban: MH SZDRB) képviselője Kálló Sándor százados tartotta. Előadásában ismertette a Gripen kismagasságú repülési feladatait, navigációs képességeit.

Kérdésként merült fel, hogy a Gripen típuson repülő pilóták látják-e lokátoraikkal a vitorlázó repülőgépeket. Kálló százados válaszul elmondta, hogy a vitorlázó repülőgépek sem sebességükből, sem visszaverő felületükből adódóan nem láthatók a lokátoron. További kérdésként merült fel, hogy megközelítőleg mennyi időt vesz igénybe egy kismagasságon végrehajtott repülési feladat. Válaszul elhangzott, hogy minden egyes feladat során mintegy fél órás igénybevétel jelentkezik. Felmerült az is, hogy milyen intenzitással kerülnének ezek a feladatok végrehajtásra. Erre válaszul elhangzott, hogy megközelítőleg havi négy-öt alkalommal kerülne ilyen feladat végrehajtásra. A Közlekedés Biztonsági Szervezet (a továbbiakban: KBSZ) képviselője aggályát fejezte ki abban a tekintetben, hogy ha a Gripen nem rendelkezik RVSM képességgel, akkor, hogy hihető a pontos, precíz navigáció végrehajtása kis magasságon. A Honvédelmi Minisztérium Tervezési és Koordinációs Főosztály (a továbbiakban: HM TKF) képviselője elmondta, hogy az európai légierőkben rendszeresített vadászrepülőgépek RVSM képességének tanúsításával összefüggésben 2001 és 2009 nyara között az Amerikai Egyesült Államok haditengerészete (US Navy) és a Szövetségi Légügyi Hivatal (FAA) együttműködésében tanulmány került kidolgozásra, melynek keretében 340 darab, barometrikus magasságmérő rendszerrel felszerelt F/A-18 E/F típusú légi járművet vizsgáltak amerikai belföldi (*US domestic*) légiközlekedési RVSM környezetben. A vizsgálat eredményeként ezek a légi járművek mostanra korlátozás nélküli jogosultságot

szerettek az RVSM szerinti repülések végrehajtására az amerikai légtérben, melynek köszönhetően az US Navy repülő századonként 250 ezer USD/év üzemanyag megtakarítást prognosztizál. Az eredmények alapján az Amerikai Egyesült Államok Védelmi Hivatala (US DoD) tárgyalásokat kezdeményezett az EASA-val egy azonos jellegű európai tanúsítvány beszerzése érdekében.

A megbeszélés utolsó előadását a siklórepülő szövetség képviselője tartotta, melyben ismertette a frekvenciált siklóernyős területeket, a fontosabb starthelyek elhelyezkedését. Az előadástól kitűnt, hogy a MH tervezete zavarólag hat, mind az Eger, mind pedig a Kalocsa környéki siklórepülő tevékenységekre.

A Nemzeti Közlekedési Hatóság (a továbbiakban: NKH) képviselője részéről kérdésként merült fel, hogy az előadásban ismertetett starthelyek milyen státusszal rendelkeznek. Felhívta továbbá a figyelmet a szabályok betartására. Elhangzott továbbá, hogy az Európai Unió (a továbbiakban: EU) 2012. 01. 01-ig uniós szinten fogja szabályozni a repülési szabályokat. A kismagasságú katonai folyosókkal kapcsolatban elmondta, hogy azok már szerepelnek a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 26/2007. (III. 1.) GKM-HM-KvVM együttes rendeletben, így az már nem lehet kérdés, hogy legyen-e katonai folyosó, hanem az, hogy az hol legyen kijelölve. Ez minden esetben nagyfokú kompromisszumkészséget igényel minden féltől. Az NKH részéről felmerült az a kérdés is, hogy a folyosók hogy lesznek ismertté téve, illetve hogyan szerez erről tudomást a kisépítő repülő társadalom.

Ezt követően a MH ÖHP képviselője röviden ismertette a kismagasságú katonai folyosók alkalmazására vonatkozó javaslatát, majd hozzászólásokra, javaslatok tételére átadta a szót az egybegyűlteknek.

A Magyar Repülő Szövetség (a továbbiakban: MRSZ) Aeroclub Farkashegy képviselője aziránt érdeklődött, hogy milyen garancia van arra, hogy a légtér visszaadásra kerül a polgári kisépítő repülés számára. A HM TKF képviselője válaszában elmondta, hogy ezt a légtérkezelés 3. taktikai szintje biztosítja. Ezt a légtérkezelési csoport (AMC) kezeli. Amennyiben lemondásra kerül egy feladat az az AMC-nél információként meg lesz. A kismagasságú katonai folyosók kijelölésében történő változtatás minden esetben csak az NLKB jóváhagyásával történhet.

Az MRSZ képviselője felszólalásában elmondta, féltő hogy ez az információ nem áll mindenki részére rendelkezésre. Az MRSZ több mint 600 regisztrált légi járművet tudhat maga mögött. Ez a géplétszám repül a nem ellenőrzött légtérben. Fontos tisztázni, hogy a MH részéről a kismagasságú feladat végrehajtása hány repülőgépet, milyen forgalmat jelent.

A KBSZ képviselője ehhez hozzátette, hogy ez a 600 légi jármű szervezetszerűen repül, de ennél lényegesen több légi járművel kell számolni. Aziránt érdeklődött, hogy készül-e a kismagasságú katonai folyosók kijelölésére vonatkozóan bármilyen kockázatelemzés. A MH ÖHP képviselője válaszul elmondta, hogy a légtér elem végleges kijelölése a jelenlegi szabályzók értelmében csak úgy lehetséges, ha azt a betervezett kockázatelemzést figyelembe véve az NLKB jóváhagyta.

Fontos kérdésként merült fel, hogy az aktív folyosó részekkel kapcsolatos információ hogy jut el a felhasználókhoz. A siklórepülő szövetség képviselője elmondta, hogy tagjai mobil telefonos internet hozzáféréssel minden esetben tájékozódni tudnak az aktuális légtér helyzetről. A KBSZ Aggodalmát fejezte ki aziránt, hogy nem mindenki rendelkezik mobil telefontal és internetes hozzáféréssel.

A HM TKF részéről elhangzott, hogy a kismagasságú katonai folyosó újonnan megjelenő légtérellem, mely az AMC kezelése alatt áll az összes többi légtérellemmel együtt. Így megoldható a tájékoztatás. Kihangsúlyozta továbbá azt is, hogy a MH első alkalmakkor teszt jelleggel, foko-

zatos bevezetéssel tervezi. Elhangzott továbbá az is, hogy MH egyidőben nem kívánja használni a nyugaton és keleten húzódó folyosó elemeket.

Az NKH megítélése szerint a fokozatos bevezetés támogatható. Javasolt a folyosók szerkezetének ésszerűsítése, egyszerűsítése. Megjegyezte azt is, hogy a javaslat jelenlegi formájában repülésbiztonsági szempontból biztos nem menne át a jelenlegi rendszeren.

A Vitorlázórepülő Szövetség képviselője felszólalásában megköszönte a MH támogatását a nyáron végrehajtásra kerülő Vitorlázórepülő Világbajnokság végrehajtása során. Elmondta továbbá, hogy a javaslatot megvizsgálva három olyan terület található, amely átrepülhetetlen sorompót jelent számukra. Ezek a következők:

1. Kalocsa (a dunaújvárosi repülőtér miatt). A folyosó azon része teljesen meghiúsítja a kijutási lehetőséget. Javasolt lenne az ott lévő légtér rész aljának megemlése 9500'-ra.

2. A keleti országrészen húzódó folyosók esetében probléma lehet a Tisza bal partján húzódó szakaszok, melyek zavaró tényezőként jelentkezhetnek a nagyobb versenyek miatt.

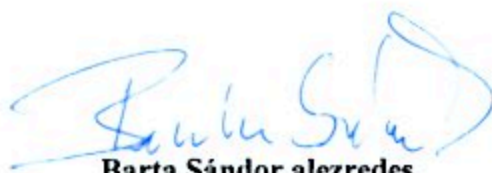
3. Mindenképp átgondolásra javasolják a Balaton felett húzódó folyosó szakaszt.

A MH képviselője együttműködéséről biztosította a jelenlévőket. Jelenlévők egyetértettek abban, hogy a kidolgozói munkát a MH ÖHP képviselője Barta Sándor alezredes tartja kézben és minden ezzel kapcsolatos információt továbbít a siklórepülő szövetség képviselőjének Kardos István Úrnak, aki ezeket megjeleníti honlapjukon, amit bárki elér.

A megbeszélést Sáfár ezredes zárta be. Elmondta, hogy eredményesnek értékelte a megbeszélést, melynek során mindkét fél megismerte a másik gondolkodásmódját, gondolatait, észrevételei, javaslatait.

Jelenlévő felek a következő ülés helyszínének a MH 59. SZDRB, Kecskemét jelölte meg. A következő megbeszélés ideje: 2010. 10. 28. 10.00.

Pápa, 2010. 10. 07.



Barta Sándor alezredes
kiemelt főtiszt (főnök h.)